



FORSAILORS

SAILING GUIDE



- INHALT -

| | |
|---|-----------|
| Intro | 3 |
| Knoten | 4 |
| Palstek | 4 |
| Webleinstek (gesteckt und geworfen) | 5 |
| Belegen einer Klampe | 7 |
| Segelbegriffe | 8 |
| Bewegliche Gegenstände an Board (relevant Checkliste Charterabnahme) | 8 |
| Sonstige hilfreiche Fachbegriffe an Board | 9 |
| Führerscheinwesen für Sportboote | 10 |
| Welchen Führerschein brauche ich? | 10 |
| <i>Segeln ohne Segelschein</i> | 10 |
| <i>Segeln in Binnengewässern</i> | 11 |
| <i>Im Meer segeln</i> | 11 |
| Welche Führerscheine gibt es? | 12 |
| Und wie bekomme ich diese Scheine? | 15 |
| Reisepackliste | 16 |



- INTRO -

Segeln ist eine wunderbare Beschäftigung. Bitte Sorge als Segler auch dafür dass Segeln sicher bleibt: Das heißt insbesondere „lieber Vorsicht als Nachsicht“. Bleibe bei Sturmwarnung einfach mal im Hafen, auch an Land kann man es sich ganz nett machen.

Weiterhin soll Segeln (Achtung: Buzzword) nachhaltig sein. Das heißt natürlich nicht, dass ihr den Motor nicht anschalten dürft, wenn ihr ihn braucht. Das soll eher heißen, dass ihr nicht in Naturschutzgebiete fahrensolt und immer euren Müll bzw. euer Abwasser korrekt entsorgt. Nachhaltigkeit kann man in diesem Sinne auch sozial verstehen: Hilf deinen Mitseglern und sei immer

rücksichtsvoll, damit wir eine gut funktionierende Segel-Community bleiben. Für Segler ist Nachhaltigkeit kein Selbstzweck, sondern Selbstverständlichkeit – eh klar .

Viel Spaß bei der Lektüre des Forsailors Sailing Guide! Bei Forsailors sind wir immer bemüht, dir die besten und in der Praxis hilfreichsten Informationen zu vermitteln: Wir sind für jedes Feedback und jede Anregung sehr dankbar, schreibe uns hierfür einfach unter info@forsailors.com.

Pass auf dich auf und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel!

Euer Forsailors Team, Vadim und Martin



- KNOTEN -

Segelknoten zeichnen sich dadurch aus, dass sie zuverlässig und sowohl einfach zu knüpfen, als auch wieder zu lösen sind. In der Seefahrt gibt es scheinbar ebenso viele Knoten wie, Sand am Meer. Demgegenüber sind jedoch nur wenige Knoten in der Praxis wirklich relevant. Wir zeigen dir hier die drei Knoten, die du auf jeden Fall beherrschen solltest und geben dir eine kurze Übersicht der praxisnahen Anwendung.

Beachte, dass Knoten zuhause im Vergleich zur Praxis ist ein riesen Unterschied macht. Versuch also möglichst vor Ort und mit verschiedenem Tauwerk die Knoten in allen Lagen zu üben, um sicher zu gehen, dass du diese auch sicher beherrscht.

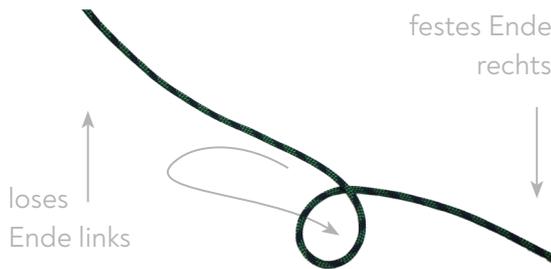
Palstek

Der Palstek ist DER Segelknoten. Er zeichnet sich durch ein festes Auge aus, das sich nicht in sich zusammenziehen lässt. Der Palstek findet in folgenden Situationen Anwendung:

- Befestigung von Leinen an Klampen
- Verbinden zweier oder mehrerer Leinen miteinander, insbesondere auch mit unterschiedlichen Stärken (Dicken)
- Festmachen an einem Pfahl



Fun fact: Eigentlich ist dieser Knoten falsch bezeichnet. Als "Stek" (niederdeutsches "Stich") gelten in der Regel alle Schifferknoten, die nur zusammen mit anderen Gegenständen stabil sind.



1 Für den Palstek legen wir zunächst ein Auge, in dem das lose Ende oben geführt wird.



2 Das lose Ende wird so lange gehalten, wie der Umfang der Schlaufe sein soll und dann von unten durch das Auge geführt.



3 In der Regel wollen wir das Ende außerhalb der Schlinge haben, dafür gehen wir von außen um das feste Ende herum und tauchen wieder in das Auge ein.



4 Um den Palstek nun festzuziehen, fassen wir mit einer Hand das lose Ende mitsamt der parallelen Schlaufe und mit der anderen Hand das feste Ende und ziehen die Hände auseinander. Fertig ist unser Palstek.



Unser Trick: Loses Ende Eindrehen, siehe folgendes Bild. Durch Drehen des Handgelenks nach vorne im Uhrzeigersinn liegt das Arbeitsende sofort richtig in einem gleichzeitig gebildeten Auge.



- KNOTEN -

Webleinstek (gesteckt und geworfen)

Der Webleinstek ist der Knoten, den auch jeder Mitfahrer beherrschen sollte. Dadurch, dass mit diesem Knoten in der gesteckten Version die Fender an der Reling befestigt werden, wird der Knoten sehr häufig verwendet. Die geworfene Version ist außerhalb der maritimen Anwendungen auch als „Mastwurf“ bekannt.

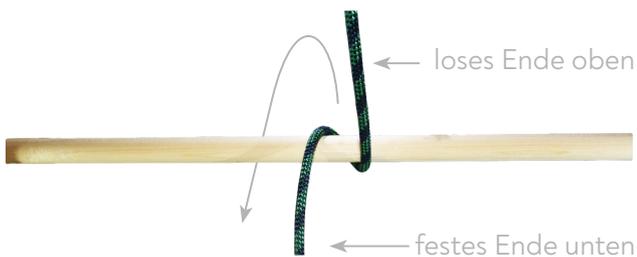
Ein Webleinstek kommt selten allein... Dadurch dass der Knoten nicht sicher hält, sollte man ihn immer mit einem halben Schlag sichern. Der halbe Schlag ist das Pendant zum einfachen Haushaltsknoten. Beim halben Schlag wird das Arbeitsende in der Regel ein halbes Mal um das Lastende des Seils geschlungen und dann in die dadurch selbst erzeugte Schlinge geführt. Kontrollfreaks spendieren dem Webleinstek

manchmal auch zwei halbe Schläge, die Möglichkeit des schnellen LöSENS wird dadurch aber beeinträchtigt.

Anwendung:

- Festmachen von Fendern (gesteckte Version)
- Festmachen von Leinen an Spieren, z.B. in der Backskiste (gesteckte Version)
- Festmachen an einem Poller oder Pfahl, bspw. Festmachen der Pinne im Hafen (geworfene Version)
- Lose Befestigung des langen Stromkabels an einem Poller (geworfene Version; insbesondere bei hohem Tidenhub im Hafen sehr hilfreich, passt aber auf, dass das Kabel nicht zu kurz gesteckt ist und nicht zwischen Leine und Poller gerät)

Webleinstek gesteckt



- 1** Beim gesteckten Webleinstek beginnt man, indem man das lose Ende über die Spiere legt.



- 2** Um den Knoten besser zu sehen, legen wir das lose Ende dabei von innen nach außen (von uns weg) über die Spiere. Wir bleiben immer in der gleichen Richtung der Bewegung um die Spiere und kreuzen mit dem losen Ende das feste Ende.



- 3** Das lose Ende wird nun hervorgeholt und unter sich selbst durchgesteckt.



- 4** Hierzu ist es am besten, im Schritt davor nicht zu fest anzuziehen. Das lose Ende kann nun angezogen werden und fertig ist der Webleinstek. Denke jetzt aber noch an den halben Schlag.

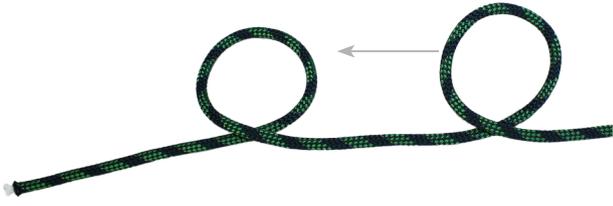


Unser Trick: Versuche beim gesteckten Webleinstek beim Kreuzen mit einer Hand unter die Leine zu greifen und mit dieser Hand das lose Ende nach oben zu ziehen.



- KNOTEN -

Webleinstek geworfen



- 1** In der geworfenen Version des Webleinsteks (auch bekannt als „Mastwurf“) beginnen wir mit zwei aufeinanderfolgenden identischen Augen – das erste Auge ist links, das zweite ist rechts.



- 2** Das zweite geformte Auge wird nun hinter das erste Auge geschoben.



- 3** Der somit erzeugte Webleinstek kann nun über einen Poller gelegt werden.



GUT ZU WISSEN

Der Webleinstek wird teilweise auch „auf Slip“ gelegt. Hierbei wird lediglich das lose Ende vor dem Durchziehen unter sich selbst in eine Bucht gelegt. Der Webleinstek auf Slip ist eine Variante, die im deutschen Bootsführerscheinwesen abgefragt wird, die jedoch in der Praxis leider nicht besonders gut hält.



- KNOTEN -

Belegen einer Klampe

Spätestens wenn du Anlegen willst, musst du eine Klampe belegen können. Fürs Erste reicht es meist aus, wenn man die Leine einfach "irgendwie" um die Klampe wickelt (jeder Knick in der Leine erzeugt Reibung und so Festigkeit). Das passiert in der Praxis immer dann, wenn man Mitseglern ohne Knotenkenntnisse die Befestigung einer Leine aufträgt – und ist kurzfristig meist kein Problem. Bei

längerer Benutzung und Beanspruchung sollte die Klampe jedoch immer ordnungsgemäß belegt werden.

Anwendung:

- Festmachen der Leinen zum Anlegen
- Festmachen des Dinghis
- Festmachen der Ankerleine



1 Beim Belegen einer Klampe beginnt man im spitzen Winkel zur Klampe



2 und wickelt daraufhin die Leine fast komplett über den Fuß der Klampe



3 Bevor das feste Ende der Leine erreicht wird, kreuzt man über dem Kopf der Klampe und taucht unter das Horn



4 Mit dem Arbeitsende wird in Richtung des anderen Horns der Klampe eine Bucht (ein "U") gebildet und um 180 Grad längs nach innen (in Richtung Klampe) eingedreht und über das Horn gelegt



5 Das lose Ende liegt jetzt parallel zur ersten Kreuzung und kann angezogen werden. Fertig ist die belegte Klampe
Check mit den parallel laufenden Enden



Fun fact: Bei großen Klampen ist auch eine mehrfache Belegung mit (einer) weiteren Leine(n) möglich – ignoriert einfach die erste Belegung und schaut, dass die neue Belegung fest ist. Lasst euch nicht durch die Form der üblichen Klampen einschränken – manchmal erkennt man Klampen auch nicht auf den ersten Blick, z.B. als Poller mit quer durchgeführtem Stift.



- SEGELBEGRIFFE -

Es gibt für alles einen Fachbegriff beim Segeln. Allein beim Großsegel hat jeder Bereich einen eigenen Namen, so heißt z.B. die Unterkante "Unterliek", die Vorderkante "Vorliek" und das Eck dazwischen "Schothorn".¹

Wer kennt das nicht? „Ich suche diese Kübel mir der Schnur dran“... „weiß nicht was du meinst, aber schau mal im Sitz oben“... Um solche Verwirrung zu vermeiden, ist es hilfreich, die Begriffe am Boot zu kennen und das bestenfalls mit ihren Namen. In diesem Kapitel erklären wir die wichtigsten Fachbegriffe auf einem Boot und unterscheiden dabei zwischen beweglichen Teilen und sonstigen hilfreichen Begriffen. Diese Unterscheidung machen wir, um eine vollständige Liste aller ausgeliehenen Teile mit deren Namen und Erklärung zu haben und ergänzen dann die in der Praxis wichtigsten Begriffe.

BEWEGLICHE GEGENSTÄNDE AN BOARD (relevant Checkliste Charterabnahme)

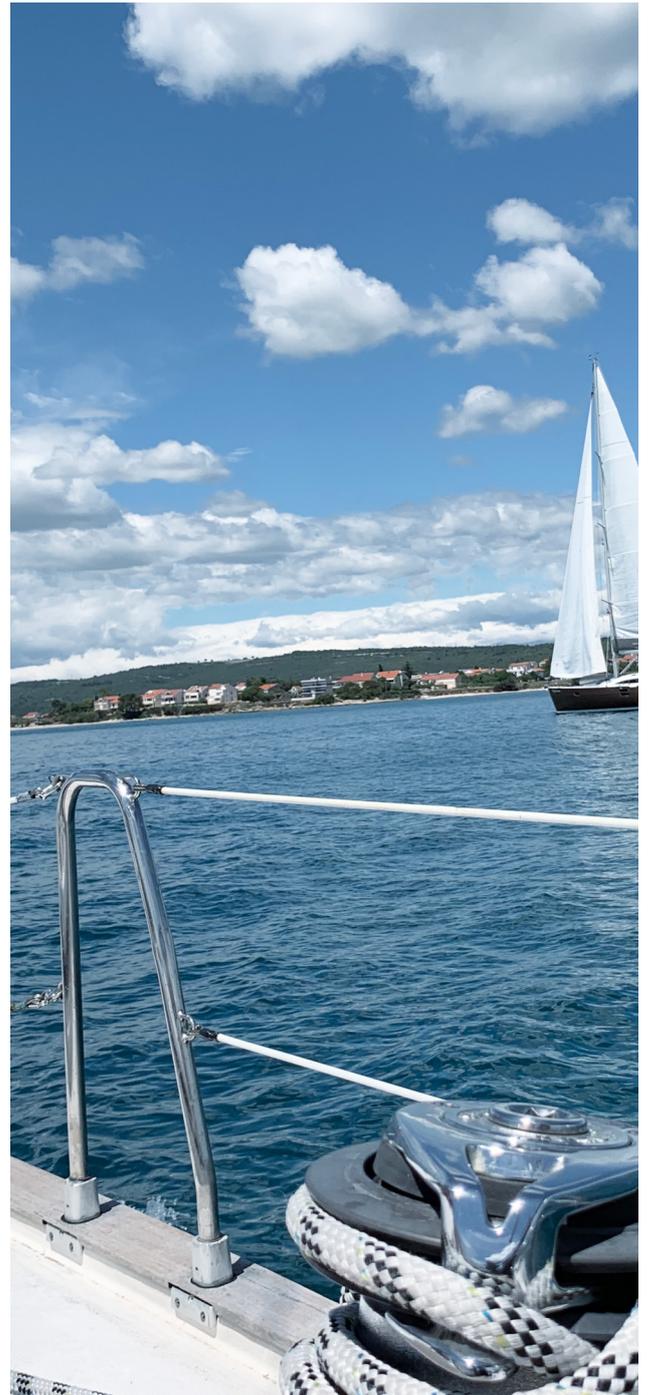
Diese Liste ist vor allem bei Check-in des Bootes relevant. Hier wird eine Liste mit Gegenständen vom Vercharterer ausgehändigt und es muss unterschrieben werden, dass diese Gegenstände auch tatsächlich bei Übernahme der Charteryacht auf dem Boot vorliegen. Meistens wird diese Liste gemeinsam mit dem Vercharterer ausgefüllt. Damit du auch sicher bist, was du unterschreibst, erklären wir in der Liste zum Download die Begriffe und nennen auch deren englische Bezeichnung. Diese Liste findet sich hier:

 [Download Begriffe Checkliste Charterabnahme](#)

Hier scannen



¹ Wen das Thema mehr interessiert, den verweisen wir gerne auf unseren Special Guide zum Thema Segel: Hier werden in Zukunft alle Themen zu Form, Trim und Einsatz behandelt.



- SEGELBEGRIFFE -

Sonstige hilfreiche Fachbegriffe an Board

Die Essenz der wichtigsten Segelbegriffe aus unserer Sicht haben wir hier gesammelt (wenn ihr hier Ergänzungen habt, meldet euch sehr gerne bei uns 😊).

| Deutsch | Englisch | Erklärung | Situation (wann relevant) |
|---|---|--|--|
| Backskiste | locker | Stauraum für insbesondere Segelausrüstung, der sich meist Backbord unter der Sitzbank der Plicht befindet. | Anlegen |
| Backbord | portside | Linke Seite aus Sicht des Bootes | Anlegen |
| Steuerbord | starboard | Rechte Seite aus Sicht des Bootes | Manöver |
| Luv | windward | Die dem Wind zugewandte Seite | Manöver |
| Lee | leeward | Die dem Wind abgewandte Seite | Manöver Kurs ändern |
| Wenden | To tack, to go about, to come about | Kurswechsel mit Bug durch den Wind | Manöver Kurs ändern |
| Halsen | to jib | Kurswechsel mit Heck durch den Wind | Manöver Kurs ändern |
| ausweichen | to evade | Bei Begegnungen mit anderen Booten besteht Ausweichpflicht im Gegensatz zum Vorfahrtsrecht beim Straßenverkehr | Manöver Kurs ändern Kollisionsgefahr |
| Hafenmeister | harbour master | Hafenmeister sind für Verwaltung, Schiffsverkehr und Sicherheit in Häfen zuständig. Für Urlaubssegler sind sie vor allem für die Vergabe und Einweisung von Liegeplätzen relevant. | Anlegen |
| Boje | buoy | Fest verankerter, gut erkennbarer Schwimmkörper. Verwendet zur Navigation oder Markierung von zum Beispiel Ankern oder Grenzen von bestimmten Gebieten. | Anlegen Ablegen Manöver |
| am Wind; am Wind Kurs; am Wind segeln | upwind; upwind, close reach; to beat, to sail close reach, to sail upwind | Beschreibt die Lage des Bootes (Längsachse) mit spitzem Winkel von etwa 45° in Relation zum scheinbaren Wind. | Manöver Kurs ändern |
| halber Wind; Halbwindkurs; Halbwind segeln | wind abeam; beam reach; to reach, to sail beam reach | Beschreibt die Lage des Bootes mit rechtem Winkel (90°) in Relation zum scheinbaren Wind. Der Wind kommt hier von querab. | Manöver Kurs ändern |
| raumer Wind; Raumschotkurs; raumschots (segeln) | backing wind; broad reach; to sail broad reach | Beschreibt die Lage des Bootes mit stumpfem Winkel im Bereich von etwa 135° in Relation zum scheinbaren Wind. Der Wind kommt hier achterlicher als querab. | Manöver Kurs ändern |
| Abfallen | to bear away, to fall off | Beim "Abfallen" vergrößert sich der Winkel des Boots zum Einfallswinkel des Bootes. Das wird dadurch erreicht, dass man vom Wind weglent und die Schoten auffert. | Manöver Kurs ändern |
| Anluven | to come up, to head up, to luff up, to go windward | Beim "Anluven" verkleinert sich der Winkel des Boots zum Einfallswinkel des Bootes. Das wird dadurch erreicht, dass man zum Wind lenkt und die Schoten anholt. | Manöver Kurs ändern |
| Auffieren, fieren | to veer | Kontrolliertes Nachlassen einer Leine/Schot | Manöver Kurs ändern |
| Anholen, holen | sheet in, trim | Kontrolliertes Einholen einer Leine (an Leine ziehen) | Manöver Kurs ändern |



- FÜHRERSCHEINWESEN FÜR SPORTBOOTE -

Welchen Führerschein brauchen ich?

Im Gegensatz zum gut formalisiertem, auch international einheitlichem Führerscheinwesen wie z.B. bei Kraftfahrzeugen, ist das Führerscheinwesen im Sportbootbereich relativ kompliziert, mit vielen Spezialfällen und zum Teil intransparenten Einzelheiten. Auch die Freiwilligkeit einzelner Scheine ist ein Konzept, das vielen Segelinteressierten neu ist.

In diesem Abschnitt geben wir dir einen möglichst gut strukturierten und einfachen Überblick über ex-

istierende Sportbootführerscheine, deren Gültigkeit und die Zusammenhänge zwischen ihnen.

Wir sortieren zunächst die Scheine nach deinen Zielen

Du möchtest:

- A** Ohne einen Schein machen zu müssen herausfinden, ob Segeln interessant für dich ist
- B** Auf Binnengewässern segeln, z.B. Chiemsee
- C** In küstennahen Gewässern segeln, z.B. Kroatien

Du weißt noch nicht, was du möchtest? Dann empfehlen dir erst einmal den Punkt A zu lesen.

Segeln ohne Segelschein (A)

Eine einfache Möglichkeit herauszufinden, ob dir Segeln Spaß macht ist entweder selber an einem Binnengewässer segeln zu gehen oder bei jemandem mitzukommen, der bereits einen Schein besitzt.

Ohne Schein darfst du in Deutschland in der Regel alleine fahren, wenn das Boot mit:

- einem Motor ausgerüstet ist, der maximal 15PS leistet (Ausnahme Rhein: 5 PS) und
- einem Segel von höchstens 6 Quadratmetern Fläche fortbewegt wird

Ansonsten ist es erlaubt, in Anwesenheit und auf Erlaubnis eines Schiffsführers, der einen gültigen Sportbootführerschein besitzt, auch mal an Steuer zu gehen.



- FÜHRERSCHEINWESEN FÜR SPORTBOOTE -

Segeln in Binnengewässern (B)

Die Führerscheinplicht auf Binnengewässern ist in Deutschland etwas verzwickelt.

Normalfall: Sobald das Boot über einen Motor mit mehr als 15PS Leistung ausgestattet ist, ist der SBF Binnen mit Antriebsmaschine notwendig. Der SBF Binnen kann in drei Varianten erworben werden: 1) mit Antriebsmaschine, 2) unter Segel oder 3) mit Antriebsmaschine und unter Segel). Die Variante 2 ist dabei eher ein Befähigungsnachweis für den Vermieter, als eine rechtlich vorgeschriebene Pflicht beim Führen eines Segelboots mit kleinem Motor. Für Segler empfiehlt sich definitiv die Variante mit Antriebsmaschine und unter Segel, um auch größere Segelboote fahren zu können die in der Regel auch mit größeren Motoren ausgestattet sind.

Ausnahmen in deutschen Binnengewässern:

- Auf dem Rhein ist der SBF Binnen bereits ab einer Nutzleistung über 5 PS vorgeschrieben
- in Berlin und Brandenburg ist der SBF Binnen auch für Sportboote unter Segel vorgeschrieben, z.B.: an der unteren Spree (siehe Anlage 8 Sportbootführerscheinverordnung (SpFV))
- am Bodensee ist das sogenannte Bodenseeschifferpatent vorgeschrieben. Dieser umfasst mehr Inhalte als der "SBF Binnen", man kann sich aber bei der Prüfung Teilleistungen anrechnen lassen, wenn man SBF Binnen bereits besitzt. Die zusätzlichen Inhalte beziehen sich im Wesentlichen auf Bodenseespezifische Gegebenheiten, wie z.B. Ortskunde.

Empfehlung: SBF Binnen mit Antriebsmaschine und unter Segel bzw. Bodenseeschifferpatent A+D

Im Meer segeln (C)

Der Geltungsbereich des SBF Binnen im Vergleich zum SBF See ist nicht immer ganz schlüssig. So zählt der Nord-Ostsee-Kanal etwa zum Geltungsbereich des SBF See. Auch auf der Elbe nordwestlich von Hamburg ist der SBF See erforderlich. Ist das Boot mit einem Funkgerät ausgestattet, so ist ein Funkschein notwendig. Hierfür reicht der SRC.

Jedes Land hat sein eigenes Führerscheinwesen für Sportboote. Die deutschen Sportbootführerscheine sind üblicherweise international anerkannt. In der Regel ist in den beliebten Segelrevieren des Mittelmeers der amtliche Sportbootführerschein See (SBF See) ausreichend, dieser ist beispielsweise in Kroatien auch notwendig für das Führen von Booten mit kleinen Motoren (unter 15 PS). Viele internationale Vercharterer fordern jedoch auch von deutschen Seglern den nicht amtlichen Sportküstenschifferschein (SKS). Teilweise sind nicht in allen Ländern Funkscheine vorgeschrieben (Kroatien und Deutschland sind eher die Ausnahme), jedoch wird erwartet, dass sich weitere Länder den strengeren Regulierungen anschließen.

Empfehlung: SBF See + SKS + SRC Funkschein



- FÜHRERSCHEINWESEN FÜR SPORTBOOTE -

Welche Führerscheine gibt es?

Auch wenn es anfangs sehr unübersichtlich erscheint: In Deutschland gibt es nur zwei amtlich vorgeschriebene Sportbootführerscheine, den Sportbootführerschein See (SBF See) und Sportbootführerschein Binnen (SBF Binnen). Ist ein Funkgerät an Bord installiert oder soll ein mobiles Funkgerät benutzt werden, ist außerdem ein Funkzeugnis nötig. Die Vergabe der amtlichen Führerscheine und die jeweiligen Voraussetzungen sind, mit Ausnahmen der Bestimmungen am Bodensee, in der Sportbootführerscheinverordnung (SpVO) hinterlegt.

Nichtamtliche Scheine, sind dagegen freiwillige Befähigungszeugnisse – die rein rechtlich nicht notwendig sind, jedoch über das Wissen und die Befähigung des Schiffsführers standardisierte Informationen liefern und so relevant für Versicherungen oder Vercharterer sind. Oft bekommt man kein Segelboot zur Miete, wenn man keinen SKS besitzt, obwohl rein rechtlich der SBF See ausreichen würde. Vercharterer setzen den SKS beim Charter von Segelyachten voraus, um bessere Sicherheit zu haben, dass ein Skipper das Boot nicht beim ersten Lüftchen auf einen Felsen setzt.



GUT ZU WISSEN

In den Anlagen der SpVO finden sich hilfreiche Templates, insbesondere:

Anlage 2:

Vorlage für ärztliches Attest zu Seh- und Hörvermögen sowie körperliche und geistige Fitness einfach ausdrucken und Arzt vorlegen (meist muss neben Hausarzt auch Augenarzt dafür angesteuert werden).

Anlage 4:

Checkliste für Inhalte der praktischen Prüfung. Für die Praxis ist ein Besuch auf einer Segelschule unvermeidbar. Eine Übersicht über die Prüfungsinhalte der praktischen Prüfung ist leider nicht immer optimal von den Segelschulen oder den unterstützenden Büchern zur Prüfungsvorbereitung aufbereitet – und deshalb hier ganz hilfreich, um Einblicke in die Praxisprüfung zu bekommen. Im Gegensatz dazu bieten die einschlägigen Segelbücher jedoch eine sehr gute Grundlage für die Theorieprüfung.

*Falls ihr im Grenzgebiet zwischen deutschen Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen fahren wollt, findet ihr **hier eine hilfreiche Karte mit dem Geltungsbereich des SBF Binnen oder des SBF See***

Folgende Übersicht geht von Sportbooten aus, d.h. nicht gewerbsmäßig, für Sport- oder Erholungszwecke verwendeten Fahrzeugen, einschließlich Wassermotorräder. Die berufliche und kommerzielle Schifffahrt kennt deutlich mehr Scheine.



- FÜHRERSCHEINWESEN FÜR SPORTBOOTE -

| Führerschein | Gültig für (Wo?) | Gültig für (Was?) | Voraussetzungen | Institution |
|---|---|--|--|--|
| Amtliche Scheine | | | | |
| Binnen (Seen, Flüsse) | | | | |
| SBF Binnen ... mit Antriebsmaschine + Segel | Alle Binnenschiffahrtsstraßen | Boote mit Motorleistung über 15PS bis zu einer Länge von 20 Metern (am Rhein nur maximal 15 Meter Länge) | 16 Jahre alt (falls minderjährig + Unterschrift Eltern); ärztliches Zeugnis | DSV, DMV |
| ... mit Antriebsmaschine | Alle Binnenschiffahrtsstraßen | Boote mit Motorleistung über 15PS bis zu einer Länge von 20 Metern (am Rhein nur maximal 15 Meter Länge) | 16 Jahre alt (falls minderjährig + Unterschrift Eltern); ärztliches Zeugnis | DSV, DMV |
| ... mit Segel | Bestimmte Binnenschiffahrtsstraßen in Berlin und Brandenburg, siehe Anlage 8 SpFO | Boot unter Segel mit mehr als 6qm Segelfläche | 14 Jahre alt (falls minderjährig + Unterschrift Eltern); ärztliches Zeugnis | DSV |
| Bodenseeschifferpatent A+D | Bodensee (Erweiterung mit Hochrheinpatent möglich) | Boot mit Motor über 6 PS und/oder mehr als 6qm Segelfläche | 18 Jahre alt; ärztliches Zeugnis | Landratsamt Bodenseekreis und das Landratsamt Konstanz (nicht bei Hauptwohnsitz in AUT oder CH) |
| ... A (nur mit Antriebsmaschine) | Bodensee (Erweiterung mit Hochrheinpatent möglich) | Boot mit Motor über 6 PS | 18 Jahre alt; ärztliches Zeugnis | Landratsamt Bodenseekreis und das Landratsamt Konstanz (nicht bei Hauptwohnsitz in AUT oder CH) |
| ... D (nur mit Segel) | Bodensee | Boot mit mehr als 6qm Segelfläche | 14 Jahre alt; ärztliches Zeugnis | Landratsamt Bodenseekreis und das Landratsamt Konstanz (nicht bei Hauptwohnsitz in AUT oder CH) |
| See (Meer) | | | | |
| SBF See | Seeschiffahrtsstraßen bis 3sm von Küstenlinie entfernt bzw. Fahrwasser mit bis zu 12sm Entfernung zur Küste/Basislinie | Boote mit Motorleistung ab 15 PS, egal welche Länge | 16 Jahre alt (falls minderjährig + Unterschrift Eltern); ärztliches Zeugnis | DSV, DMV |



- FÜHRERSCHEINWESEN FÜR SPORTBOOTE -

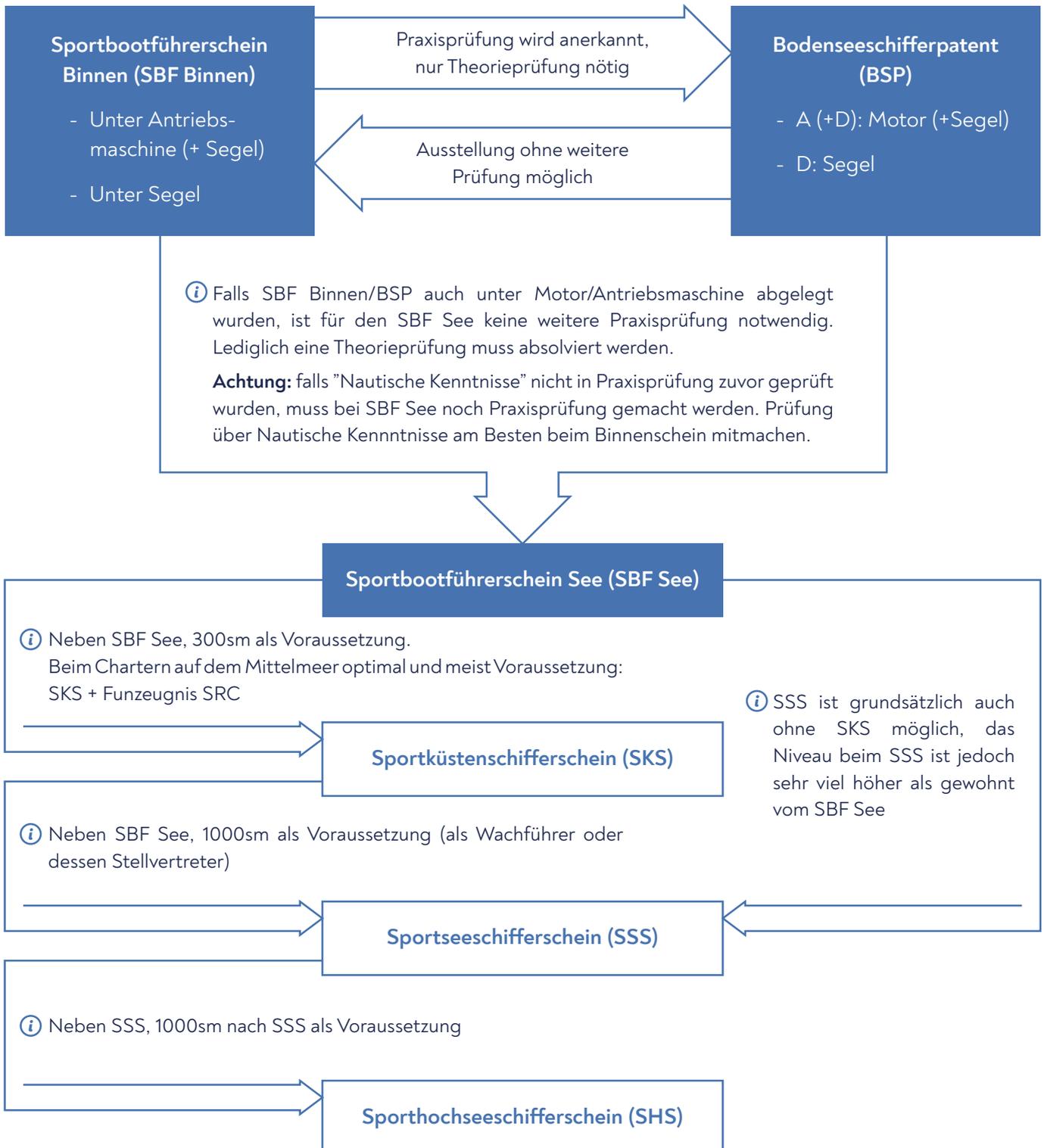
| Führerschein | Gültig für (Wo?) | Gültig für (Was?) | Voraussetzungen | Institution |
|---|---|---|--|--------------------------------------|
| Freiwillige Segelscheine (nur Meer) | | | | |
| SKS Sportküsten- schifferschein | Alle Meere bis 12sm Entfernung zur Küste/Basislinie | Alle Boote | 16 Jahre alt (falls minderjährig + Unterschrift Eltern); SBF See; Seemeilennachweis: 300sm auf dem Meer | Prüfungsausschuss DSV, DMYV |
| SSS Sportseeschifferschein | Alle Meere bis 30sm Entfernung zur Küste/Basislinie | Alle Boote; vorgeschrieben bei gewerbsmäßigen Ausbildungsfahrten | 16 Jahre alt (falls minderjährig + Unterschrift Eltern); SBF See; Seemeilennachweis: 1000sm auf dem Meer als Wachführer oder dessen Vertreter | Koordinierungsausschuss DSV, DMYV |
| SHS Sporthochsee- schifferschein | Alle Meere | Alle Boote; vorgeschrieben bei gewerbsmäßigen Ausbildungsfahrten | 16 Jahre alt (falls minderjährig + Unterschrift Eltern); SSS; Seemeilennachweis: 1000sm auf dem Meer als Wachführer oder dessen Vertreter nach SSS | Koordinierungsausschuss DSV, DMYV |
| Freiwillige (bzw. falls Teil der Ausstattung des Bootes vorgeschriebene) Zusatzscheine | | | | |
| Funkzeugnis SRC Short range certificate | Alle Meere | Bedienen und Beaufsichtigen eines UKW-Sprechfunkgeräts | 15 Jahre alt | DSV, DMYV |
| Funkzeugnis UBI UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk | Binnenschiffahrtsstraßen | Bedienen und Beaufsichtigen einer Schiffunkstelle auf Binnenschiffahrtsstraßen | 15 Jahre alt | DSV, DMYV |
| Funkzeugnis LRC Long range certificate | Alle Meere | Uneingeschränkten Ausübung des Seefunkdienstes für UKW, GW, KW | 18 Jahre alt | DSV, DMYV |
| FKN Fachkundenachweis für Seenotsignalmittel (Pyro-Schein) | Alle Meere | Berechtigt zum Erwerb und Transport von erlaubnispflichtigen pyrotechnischen Seenotsignalmitteln der Unterklasse P2 (Signalraketen, Fallschirmsignalraketen, bestimmte Rauchsignale) | 16 Jahre alt; amtlicher Sportbootführerschein | DSV, DMYV |



- FÜHRERSCHEINWESEN FÜR SPORTBOOTE -

Und wie bekomme ich diese Scheine?

Wir haben dir in folgender Abbildung eine Übersicht erstellt, wie du zu den einzelnen Scheinen kommen kannst. Für jeden Schein sind eine Theorie und eine Praxisprüfung vorgesehen. Teilweise sind Prüfungen anrechenbar oder weitere Voraussetzungen notwendig, die direkt in der Übersicht eingetragen sind. Manche Teilprüfungsleistungen sind über mehrere Scheine hinweg anrechenbar. Hier kannst du dir Arbeit ersparen, wenn du die Reihenfolge strategisch schlau auswählst.



- REISEPACKLISTE -

Kurz vor dem Törn ist meist die Aufregung groß. Als Teil der Törnvorbereitung stellen wir uns fragen wie „hab ich alles eingepackt?“ oder „hab ich zu viel eingepackt?“. Zunächst ist wichtig, das richtige Gepäckstück zu wählen. Hier empfiehlt sich auf sperriges Gepäck wie Hartschalenkoffer zu verzichten. Stattdessen eignen sich einfache Taschen wie klassische Duffle Bags am besten als Gepäckstück, da sich diese verformen und komprimieren lassen und man diese gut im Boot verstauen kann. Eine Tasche mit einem Volumen von 60 Litern sollte für eine Woche Segelurlaub im Mittelmeer reichen (ohne Ölzeug, sonst wird entsprechend mehr Platz benötigt).

Nachdem ihr die richtige Reisetasche ausgewählt habt, gilt es, das Wetter zu checken und sich dementsprechend Kleidung herauszusuchen. Für wechselhafte Wetter hat sich das Zwiebelprinzip bewährt. Statt nur wenigen sehr spezialisierten Lagen (T-Shirt und sehr dicke Jacke), lieber mehrere Lagen (z.B. T-Shirt, Shirt, Pull-over, Fließ, Regenjacke).

Als Proviant empfiehlt sich wirklich nur das Nötigste für etwa einen Tag einzupacken und den richtigen Proviant vor Ort zu kaufen – wir sind ja schließlich im Urlaub und wollen lokales Essen genießen.

Jetzt geht es nur noch darum, an alle Dinge zu denken. Als Hilfestellung haben wir euch eine Übersicht erstellt, die ihr hier finden könnt:



Download Reisepackliste

Hier scannen



